

как иные объекты оказывались в тени. Но возможно это лишь потенциал для развития, и первый этап связан с возможностью связать «столицы». Наибольшие сомнения вызывает способность и возможность транспортного сообщения и наличия обустроенных площадок.

Данные предложения являются стимулом для формирования новой политики в сфере развития туризма, политики взаимодействия, а не конкуренции, политики совершенствования сервиса и обслуживания не только в точке туристического показа, но и на всем протяжении следования туриста (дороги и стоянки).

Примечание

1. Данные получены в ходе реализации исследования (с личным участием автора статьи в качестве аналитика, супервайзера и интервьюера, квазитуриста), проводимого МФ "Достояние" на средства, выделенные ИНОП в качестве гранта. Грант предоставляется в соответствии и в порядке, установленном распоряжением Президента Российской Федерации от 08 мая 2010 года № 300–рп «Об обеспечении в 2010 году государственной поддержки некоммерческих неправительственных организаций, участвующих в развитии институтов гражданского общества».

Тазьмин Ю.Н.,

г. Абакан

ВЛИЯНИЕ ВСЕМИРНОЙ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКУЮ СИТУАЦИЮ В МОНОГОРОДАХ

Подведение итогов прошлого года носит особый характер. 2013-й – первый год полноценного членства России во Всемирной торговой организации. Выступая 29 октября 2013 года на совещании правительства РФ по итогам первого года членства России во Всемирной торговой организации

Д. Медведев заявил, что «основные наиболее неблагоприятные прогнозы относительно членства России во Всемирной торговой организации не оправдались. Мрачные картины, которые подчас рисовали, когда рухнет экономика или отдельные отрасли экономики, безусловно, носили спекулятивный характер и ничего общего с текущей ситуацией не имеют» [1].

Заявление, по крайней мере, странное. Накануне вступления России в ВТО неблагоприятных прогнозов широкой публике представлено не было. Наоборот, по мнению депутатов, министров, экономистов членство России в ВТО – благо. Утверждалось, что из-за снижения таможенных пошлин выиграют все россияне как потребители – товаров станет больше, а цены на них снизятся. Декларировалось, что заметно выиграют производители сырья и металлургии. В то же время отмечалось, что обрабатывающая промышленность вначале просядет, но перестроиться в конкурентной борьбе с зарубежными производителями.

Если говорить о противниках членства России в ВТО, то в концентрированной форме их позицию выразил Андрей Петрович Паршев в книге «Почему Россия не Америка». В ней он вывел «горькую теорему», суть которой заключается в том, что из-за высоких издержек, обусловленных холодным климатом и большими расстояниями «наша промышленная продукция, аналогичная иностранной по потребительским характеристикам, оказывается выше по себестоимости и при реализации по мировым ценам приносит нам убыток, а не прибыль» [2].

Утверждение А.П. Паршева о том, что холодный климат и большие расстояния делают любую продукцию, произведённую в России неконкурентной на мировом рынке, подвергается жёсткой критике с разных позиций. Дмитрий Орешкин считает, что дело не в климате, а в политическом устройстве: «Досоветская Россия была главным экспортером зерна в мире. Хлеба было много и производство его быстро росло. Суровые

зимы как-то не мешали. А вот как только большевики взяли власть ..., так русский климат, бессмысленный и беспощадный, пошел вразнос. В итоге дошло до того, что СССР ежегодно закупал около 40 млн. тонн зерна в Канаде. А как только кончилась советская власть ... климатические условия опять помягчели. В ельцинско-путинской России откуда-то снова взялись ежегодные 5-10 млн. тонн зерна на экспорт» [3].

Резко критикует А.П. Паршева доктор технических наук С.В. Цирель. Он считает, что книга «Почему Россия не Америка» безграмотная, и выводы А. Паршева не просто спорны, а в корне ошибочны. Одним из аргументов является то, что жара может также, как и холод, составлять проблему и повышать издержки производства. Например, в США летний пик потребления энергии (на кондиционирование и охлаждение воздуха) немногим меньше, чем зимний (на отопление и освещение). Сам С.В. Цирель считает, что, «по-видимому, не изобретение новых нигде не встречающихся способов организации экономики, а борьба с коррупцией – это наилучший способ защиты от зимних холодов» [4].

Промежуточную позицию между первыми двумя занимает экономист Г.С. Лисичкин. С одной стороны, критикуя книгу А.П. Паршева (он его называет почему-то А.П. Поршневым), Г.С. Лисичкин утверждает, что у природы нет плохой погоды, и наши холода – такое же житейское неудобство, как сумасшедшая жара в Эмиратах, Африке, Индии. А с другой стороны, причину нашего прозябания он видит в «социальных условиях нашего бытия, которые препятствуют соединению громадного российского интеллектуального капитала с богатыми природными ресурсами» [5].

По мнению Антона Никольского, дело не в климате, а в технологиях. Он считает, что на конкурентоспособность главное воздействие оказывает не климат, а технологии, свойства производимого продукта, эффективность организации бизнеса, способность к инновациям и квалификация людей, следовательно «россияне способны создавать конкурентоспособные

технологии и выпускать конкурентоспособные товары в условиях открытого рынка» [6].

Неожиданного союзника А.П. Паршев обрёл в лице Аллена Линча - профессора Университета Вирджинии, бывшего директора Центра изучения России и стран Восточной Европы. А. Линч, цитируя книгу Паршева и приводя из неё таблицу сравнительных издержек производства в разных странах, отметил: «даже эффективная и некоррупцированная экономика России не смогла бы преуспевать в строго либеральных условиях без государственных структур и государственной политики, направленной на компенсацию того ущерба, который причиняет России её экономическая география» [7].

До вступления России в ВТО эта дискуссия носила чисто теоретический характер. Итоги первого года полноценного пребывания России в ВТО является той практикой, которая является критерием истины.

Сторонники членства России в ВТО предполагали, что товаров на российском рынке станет больше, а цены на них ниже. Но если к нам по низким ценам поступают зарубежные товары, значит, российских товаров было произведено и куплено меньше. Вследствие этого рост ВВП России в 2013 году замедлился до 1,3% с 3,4% в 2012 году [8].

В качестве примера можно взять продажу автомобилей. Действительно, на российском рынке стало больше импортных автомобилей, и они, благодаря снижению таможенных пошлин, стали дешевле. Например, по данным Комитета автопроизводителей, продажи автомобилей Рено в России увеличились на 11%. Зато ВАЗ сократил продажи на 15% [9].

Снижение отечественного автопроизводства сразу же породило социальные проблемы по всей технологической цепочке. Тот же ВАЗ объявил о сокращении 7,5 тысяч работников [10]. Чтобы как-то сократить свои издержки, отечественные машиностроители стали отказываться от дорогого российского металлопроката в пользу дешевого импортного. В

итоге один из поставщиков АвтоВАЗа – Златоустовский металлургический завод оказался на грани банкротства [11]. Аналогичные проблемы испытывает металлургический комбинат компании ОАО «Уральская сталь» в Новотроицке.

Металлурги, в свою очередь, оставшись без заказов машиностроителей, отказались от закупки железной руды. В свою очередь холдинг «Евразруда», являющаяся основным поставщиком железной руды, стала сворачивать добычу на рудниках Краснокаменска и Большой Ирбы в Красноярском крае, Абазы и Теи в Хакасии. Сокращают производство молибдена горно-обогатительный комбинат и завод ферромolibдена в Сорске (Хакасия).

Мы прошли только по одной производственной цепочке, в конце которой стоит АвтоВАЗ. Но снижение выпуска отечественных автомобилей оставляет без заказов химическую промышленность, дающую пластмассовые детали и шины, а в итоге касается и нефтяников, дающих сырьё для химиков. Меньше стало работы у железнодорожников, энергетиков, угольщиков, так или иначе связанных с добычей руды, металлургией и машиностроением. Многие работники горнорудных, да и других предприятий живут в моногородах, жизнь в которых всецело связана с производством. Соответственно, к каждому работнику нужно добавить 1-2 членов их семей. Получается, что снижаются доходы десятков, если не сотен тысяч людей.

Растущие социально-экономические проблемы моногородов приходится решать уже не олигархам, владеющим монополиями, а региональным и местным властям. Следует отметить, что федеральная власть тоже предпринимает определённые меры. Как только стало ясно, что отечественные автолюбители отдают предпочтение импортным автомобилям, на них был введён утилизационный сбор. Это откровенно протекционистская мера, нарушающая правила ВТО, и Японию тут же подала на Россию в суд ВТО.

Правительство РФ готовит новую программу поддержки моногородов. Но все эти меры – борьба со следствием, а не причиной проблем. Главная причина – нерентабельность отечественного производства в условиях свободного мирового рынка.

Итоги 2013 года «Горькую теорему» А.П. Паршева превратили в аксиому.

Литература

1. Итоги первого года членства России в ВТО URL: <http://government.ru/news/7846> (дата обращения: 13.02.2014)
2. Паршев А.П. Почему Россия не Америка. – М., Крыский мост-9 Д, Форум, 2000. – С.103.
3. Орешкин Д.Б. Климат и А.П. Паршев как жертвы аборта. URL: lib.rus.ec/b/156580/read. (дата обращения: 10.12.2013)
4. Цирель С.В. Миф о дефектности русской природы. Запоздалая рецензия на книгу А.П. Паршева "Почему Россия не Америка". URL: <http://www.ccas.ru/manbios/tsirel> (дата обращения: 09.03.2012)
5. Лисичкин Г.С. Капкан для реформаторов. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2002. – С. 9.
6. Никольский А. Отзыв на книгу А.П. Паршева "Почему Россия не Америка"// URL: kritikaparshev.narod.ru (дата обращения: 09.12.2013)
7. Lynch, A. Roota of Russia Economic Dilemas: [Liberal Economics and Liberal Geography](#) // Europe-Asia Studies, Vol.54, № 1, 2002. P. 31—49. Цит. по URL: [ru.wikipedia.org/.../ Почему_Россия_не_Америка](http://ru.wikipedia.org/.../Почему_Россия_не_Америка) (дата обращения: 19.10.2012)
8. Рост ВВП России в 2013 г. составил 1,3% URL: <http://www.interfax.ru/business/txt/355147> (дата обращения: 10.02.2014)
9. [Статистика продаж автомобилей в России в 2013 году](#) URL: <http://serega.icnet.ru/CarSale> (дата обращения: 10.02.2014)

10. «Автоваз» сокращает штат сотрудников/ URL: <http://www.vedomosti.ru/auto/news/21358681/bu-andersson-pristupil-k-rukovodstvu-avtovazom> (дата обращения: 10.02.2014)
11. «ЗМЗ закончился, все свободны!» Отправленным в отпуск златоустовским металлургам не суждено вернуться на родное предприятие 27.11.2013 16:26 URL: <http://ura.ru/content/chel/27-11-2013/news/1052169840.html> (дата обращения: 10.02.2014)

Шаталова Н.И.,
г. Екатеринбург

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА КАК СПОСОБ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА (на примере отрасли «железнодорожный транспорт»)

Трудовой потенциал работника, будучи включенным в процесс производства, становится человеческим капиталом предприятия.

Понятие «человеческий капитал» стало употребляться тогда, когда менеджеры осознали важный факт: основным богатством, способным что-либо произвести, являются люди. С.Фишер дал его следующее определение: «Человеческий капитал есть мера воплощенной в человеке способности приносить доход. Человеческий капитал включает врожденные способности и талант, а также образование и приобретенную квалификацию» [1]. Самые современные концепции менеджмента уделяют внимание вложению средств в человеческие ресурсы как наиболее выгодное по сравнению с уровнями экономической отдачи от других видов инвестиций [2]. Человеческий капитал создает доброе имя предприятия. Человеческий капитал – это единственный ресурс, стоимость которого возрастает по мере его использования.